

УДК 629.331

## СТРАТЕГІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

О.Г. Кривоконь, доцент, к.ф.н.,  
А.І. Бондаренко, доцент, к.т.н., НТУ «ХПІ»

**Анотація.** Виконано дослідження стратегії та перспектив розвитку легкового автомобілебудування в Україні: визначено заходи державної політики, які повинні бути реалізовані для розвитку національного легкового автомобілебудування; визначено обсяг виробництва автомобілів на довгостроковий період, очікувану кількість робочих місць в автомобілебудуванні за умови державної підтримки автомобілебудівної галузі.

**Ключові слова:** автомобілебудування, легковий автомобіль, розвиток легкового автомобілебудування в Україні.

## СТРАТЕГИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

А.Г. Кривоконь, доцент, к.ф.н.,  
А.И. Бондаренко, доцент, к.т.н., НТУ «ХПИ»

**Аннотация.** Выполнено исследование стратегии и перспектив развития легкового автомобилестроения в Украине: определены мероприятия государственной политики, которые должны быть реализованы для развития национального легкового автомобилестроения; определен объем производства автомобилей на долгосрочный период, ожидаемое количество рабочих мест в автомобилестроении при условии государственной поддержки автомобилестроительной отрасли.

**Ключевые слова:** автомобилестроение, легковой автомобиль, развитие легкового автомобилестроения в Украине.

## STRATEGY AND PROSPECTS OF UKRAINIAN AUTOMOBILE MOTOR INDUSTRY DEVELOPMENT

A. Kryvokon, Associate Professor, Candidate of Philosophical Science,  
A. Bondarenko, Associate Professor, Candidate of Technical Science, NTU «KhPI»

**Abstract.** Research of strategy and prospects of Ukrainian automobile motor industry development has been done: the measures of public policy, which must be realized for the development of national automobile industry, a car production volume and expected working place in motor industry under state support have been described.

**Key words:** motor industry, car, development of Ukrainian automobile motor industry.

### Вступ

На сьогодні вітчизняне автомобілебудування не спроможне виготовляти продукцію, яка може конкурувати із західними виробниками. Конкурентоспроможність вітчизняних автомобілів визначається їх низькою ціною і недорогим обслуговуванням. Частка автомо-

білів вітчизняного виробництва зменшується з року в рік, кошти від реалізації автомобілів в Україні інвестуються в закордонні виробництва, а вітчизняна галузь автомобілебудування не отримує необхідних інвестицій у розвиток у зв'язку з відсутністю захисту державою вітчизняного виробника. Без розробки та реалізації стратегії розвитку легко-

вого автомобілебудування на довгостроковий період в Україні автомобілебудування перестане існувати як галузь.

### Аналіз публікацій

Дослідженню стратегії та перспектив розвитку легкового автомобілебудування в Україні, впливу автомобілебудівної галузі на економіку України, визначенню основних напрямів розвитку автомобільної галузі, оптимізації виробництва автомобілебудівних підприємств із застосуванням сучасних технологій, аналізу особливостей правового регулювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в Україні, оцінці рівня конкурентоспроможності вітчизняних виробників присвячено роботи [1–11].

Слід відмітити, що при підготовці матеріалів для даної публікації ми скористались деякими доробками, люб'язно наданими науковцями і практиками, які разом з авторами брали активну участь у формуванні та впровадженні «Концепції програми розвитку легкового автомобілебудування України».

Ємність українського автомобільного ринку неодноразово оцінювалася вітчизняними і зарубіжними спеціалістами. Так, ще у 1992 році фахівці об'єднання АвтоЗАЗ разом із відповідними службами Мінмашпрому України вивчали кон'юнктуру внутрішнього і зовнішнього ринків. Результати цих досліджень знайшли відображення у державній програмі розвитку автомобілебудування України, яку Кабінет Міністрів затвердив постановою №723 від 15 вересня 1993 року. За програмою щорічна потреба країни у легкових автомобілях до кінця століття оцінювалася у 1,25 млн одиниць і більше. Одночасно, зі зростанням власного виробництва, передбачався імпорт автомобілів, а на довгострокову перспективу планувалося виготовляти 1,2 млн автомобілів у 2005 році та 1,5 млн автомобілів – у 2010 році [1].

Автором [2] відмічається, що виробництво автомобілів на основі передових технологій і оновлення основних фондів за рахунок іноземних інвестицій може стати могутнім важелем інноваційного розвитку галузі. Основна умова отримання інвестицій і технологій – стабільність державного підходу до розв'язання проблем галузі. Україні доцільно перейняти досвід Росії, де виробництво автомобілів здійснюють автоконцерни Ford,

Renault, Fiat, General Motors, Toyota, Volkswagen, Nissan, які будують у Росії власні підприємства. Слідом за ними в Росії розміщують виробництво автомобільних комплектуючих компанії Michelin, Nokia, VDO, Magna та ін.

В роботі [4] зазначено, що в Україні не реалізується належним чином потенціал міжнародної науково-технічної співпраці, в тому числі шляхом створення альянсів з автомобільними гігантами світу. Досвід підтверджує, що сучасна автомобільна індустрія характеризується створенням масштабних автоальянсів з метою реалізації загальних високотехнологічних проєктів, вдосконалення системи постачання, прискореного випуску нових моделей. За прогнозами експертів, до 2020 року у світі може залишитися близько 10 корпорацій, які володітимуть всіма автомобільними брендами. Розвиток автомобілебудування потребує об'єднання науково-технічних потенціалів різних компаній. Прикладом є укладення в 2009 році автомобільною групою Hyundai-Kia довгострокової угоди з корпорацією Microsoft на розробку навігаційних і мультимедійних систем, вбудованих мобільних комп'ютерів.

Україна не проявляє достатньої активності у придбанні іноземних автокомпаній і будівництві своїх автозаводів за кордоном.

Вітчизняна автомобільна промисловість не зосереджує фінансових та інтелектуальних ресурсів на провідних напрямках науково-технічного прогресу, зокрема на інноваціях останніх років: створенні гібридних авто- і електромобілів, розробці інтегрованих стартер-генераторів, автоматичних коробок передач, активних підвісок, приладів нічного бачення, електронних систем керування, пристроїв для автоматичної підтримки швидкості руху, полімерних композитних матеріалів, впровадженні комп'ютерного моделювання автомобілів та ін. Співпраця із провідними компаніями за цими напрямками, патентування успішних результатів таких робіт за кордоном значно підсилило б позиції вітчизняного автомобілебудування.

### Мета і постановка задачі

Метою даної роботи є дослідження стратегії та перспектив розвитку легкового автомобілебудування в Україні. Для досягнення поставленої мети необхідно визначити: заходи

державної політики, які повинні бути реалізовані для розвитку національного легкового автомобілебудування; обсяг виробництва автомобілів на довгостроковий період, очікуваний обсяг локалізації виробництва, очікувану кількість робочих місць в автомобілебудуванні за умови державної підтримки автомобілебудівної галузі.

### Стратегія та перспективи розвитку легкового автомобілебудування в Україні

Поєднання вигідного географічного положення, розвиненої транспортної інфраструктури, підготовлених трудових ресурсів (вартість яких є нижчою, ніж в європейських країнах), зростаючого внутрішнього ринку, ресурсного потенціалу при правильній державній політиці створює вирішальну мотивацію для організації виробництва легкових автомобілів та автокомплектуючих провідними компаніями, а саме: доступ до ринку та зниження собівартості.

Створення конкурентоспроможної вітчизняної автомобільної промисловості (автопрому) не можливе без впровадження таких заходів державної політики:

- захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції та введення ввізного мита в розмірі > 30 %;
- звільнення від сплати ввізного мита і податку на додану вартість терміном на п'ять років обладнання, яке ввозиться для створення нового або модернізації існуючого виробництва легкових автомобілів та автокомплектуючих (2012–2020 рр.);
- повне відшкодування автовиробникам відсоткової ставки за кредитами, залученими на організацію виробництва легкових автомобілів і автокомплектуючих (за розрахунками прийнята кредитна ставка 10 %) (2012–2020 рр.);
- звільнення терміном на 5 років від сплати податку на прибуток тієї частини прибутку підприємств, що реінвестується ними у розвиток власного виробництва, включаючи створення нових потужностей та модернізацію існуючих (2012–2020 рр.);
- звільнення підприємств з виробництва легкових автомобілів та комплектуючих від участі у створенні інфраструктури та розбу-

дови територій регіонів, де вони розташовані (2020–2012 рр.);

– надання державної фінансової підтримки в обсязі 15 тис. грн за кожне створене робоче місце у виробництві легкових автомобілів і автокомплектуючих (2012–2020 рр.);

– надання інвестору території з необхідною базовою інфраструктурою (енерго- і водопостачанням, під'їзними дорогами тощо);

– запровадження механізму часткової компенсації кредитної ставки за споживчим автокредитуванням фізичних осіб при купівлі ними нових легкових автомобілів вітчизняного виробництва з об'ємом двигуна не більше 2000 см<sup>3</sup> та вартістю до 170 тис. грн (2012–2020 рр.);

– створення дієвого механізму утилізації старих автомобілів (2012–2016 рр.);

– виплата компенсації (до 10 тис. грн) за кожен зданий старий автомобіль на покупку нового автомобіля вітчизняного виробництва (2017–2020 рр.).

### Плани з виробництва автомобілів

Умови, створені державою, повинні забезпечити збільшення завантаженості існуючих та створення нових потужностей з виробництва легкових автомобілів за рахунок залучення провідних світових автоконцернів.

До 2020 року мають бути введені додатково нові потужності в обсязі 850 тис. автомобілів/рік (відповідно з 340 до 1190 тис. одиниць/рік), обсяги виробництва повинні зрости до 1042 тис. одиниць/рік, а завантаження потужностей – до 88 % (табл. 1).

Таблиця 1 Очікувані обсяги виробництва легкових автомобілів в Україні на період до 2020 року, тис. од.

Показник	2012	2014	2016	2018	2020
Потужності	340	390	590	890	1190
Обсяги виробництва	124,2	280,7	517,8	768,8	1042
Завантаження потужностей, %	37	72	88	86	88

### Підвищення локалізації виробництва

Світові автоконцерни мають глобальних постачальників автокомплектуючих, які забезпечують потреби їх автоскладальних виробництв в усіх країнах світу. Організація виробництва автокомплектуючих залежить від обсягу випуску автомобілів на локальному ринку. Збільшення випуску автомобілів в Україні з 75,3 тис. одиниць в 2010 році до 1042 тис. одиниць в 2020 році створить умови для організації в Україні виробництва комплектуючих національними та глобальними світовими постачальниками. Частина вироблених автокомплектуючих буде експортуватися на ринки країн Європи та Росії з огляду на логістичні переваги України. В табл. 2 наведено орієнтовний перелік проектів з виробництва автокомплектуючих на період до 2020 року.

Таблиця 2 Проекти з організації виробництва автокомплектуючих в Україні на період до 2020 року

Вид автокомплектуючих	Кількість промислових об'єктів	
	всього	за роками
1. Інженерні пластики	7	2014/3 2016/2 2018/2
2. Литі диски	2	2014/1 2018/1
3. Автомобільні сидіння	4	2014/2 2017/2
4. Пластикові паливні баки	2	2015/1 2018/1
5. Автомобільне скло	4	2015/2 2017/2
6. Гальмівні системи	2	2014/1 2017/1
7. Електронні блоки керування	1	2014/1
8. Автомобільні фари	2	2014/1 2017/1
9. Системи рульового керування	1	2015/1
10. Стартери і генератори	1	2014/1
11. Деталі інтер'єру	3	2014/1 2016/2
12. Системи випуску газів	2	2014/1 2018/1
13. Системи кондиціювання	1	2015/1
14. Моторний завод	2	2018/1 2020/1
15. Штамповані вироби	1	2016/1
16. Автомобільний лист	1	2016/1

Окремо відзначимо проект з виробництва автомобільного листа. Україна входить до числа найбільших світових виробників сталі і має технологічні можливості для організації виробництва прокату на існуючих потужностях ВАТ «Запоріжсталь» та ВАТ «ММК ім.ні Ілліча».

На сьогодні відсутність виробництва автолиста в Україні зумовлена недостатнім обсягом його споживання на внутрішньому ринку (~40 тис. тонн/рік).

В середньому на один легковий автомобіль витрачається близько 750 кг автолиста. Збільшення випуску автомобілів до 1042 тис. одиниць/рік створить ринок в 780 тис. тонн/рік, достатній для організації нового виробництва.

Таблиця 3 Збільшення рівня локалізації виробництва легкових автомобілів в Україні на період до 2020 року, %

Показник	2012	2014	2016	2018	2020
Рівень локалізації, %	30	40	46	50	55

### Трудові ресурси та робочі місця

В разі державної підтримки національного автомобілебудування, до 2020 року планується додатково створити 166,5 тис. нових робочих місць, в тому числі 37,3 тис. на автотранспортних підприємствах, 112,6 тис. – у виробництві автокомплектуючих та 16,6 тис. – у виробництві сировини та матеріалів (табл. 4).

Таблиця 4 Очікувана кількість робочих місць в автомобілебудуванні на період до 2020 року, тис. чол.

Рік	Автотранспорт	Виробництво автокомплектуючих	Виробництво сировини та матеріалів	Всього
2012	7,7	3,4	4,6	15,7
2014	16,9	15,6	7,5	40
2016	20,8	41,6	11,8	74,2
2018	30,8	71,8	15,4	118
2020	41,7	114,6	20,6	176,9

Автомобілебудівні компанії сприятимуть максимальній адаптації існуючої в Україні системи підготовки кадрів (на сьогодні державна система підготовки спеціалістів для автомобілебудування включає 40 професійних технічних училищ, 10 технікумів і технічних ліцеїв, 5 вищих навчальних закладів) під сучасні потреби промисловості, зокрема шляхом реалізації спільних навчальних програм, тренінгів тощо.

### Технології

Технологічний розвиток легкового автомобілебудування в Україні здійснюватиметься, головним чином, за рахунок залучення сучасних технологій провідних світових автомобілевиробників, які розміщуватимуть в Україні власні виробництва автомобілів та автокомплектуючих.

Запровадження в Україні високих екологічних стандартів дасть можливість уникнути виробництва та споживання застарілих моделей автомобілів.

В той же час Україні слід тісніше інтегруватися в технологічний розподіл світового автопрому, використовуючи наукові розробки в таких секторах як матеріалознавство (компонентні та конструкційні матеріали), двигунобудування, електротехніка, світлотехніка, акумуляторобудування, електрозварювання тощо.

Сприяти впровадженню новітніх розробок та технологічних рішень буде Інноваційний науково-технічний центр з розвитку автомобілебудування, який тісно співпрацюватиме з провідними національними науково-дослідними установами та автомобільними виробниками.

Основною функцією центру буде акумулювання та впровадження наукових розробок в автомобілебудування вітчизняних вчених.

Фінансування Інноваційного науково-технічного центру слід здійснювати з державного бюджету. З огляду на те, що він не виконуватиме безпосередньо науково-дослідної діяльності, потреба в фінансах на його утримання не буде значною.

На першому етапі діяльність центру буде сконцентровано на акумулюванні та створенні

баз даних (реєстра) наукових розробок.

На другому етапі наукові розробки будуть пропонуватися автомобілебудівним компаніям, що сприятиме інтеграції українських науковців у глобальну мережу автомобільних розробок.

Іншими словами, йдеться про здійснення промислової політики, що базується на сильних сторонах України як виробничого майданчика, а саме – зручній логістиці, наявності трудових ресурсів та внутрішнього ринку збуту.

Інструментом такої політики має стати формат двосторонніх зобов'язань держави та автовиробника.

За цими зобов'язаннями держава впроваджує режим сприяння та преференцій для компаній, що розвивають виробництво в Україні, чим створює інвестиційне середовище, не менш сприятливе, ніж у країнах, де організовані подібні виробництва, в першу чергу в Росії, Туреччині та Румунії.

Автовиробники беруть на себе виробничі та інвестиційні зобов'язання, виконання яких є необхідною умовою доступу до державних преференцій та пільг.

### Висновки

Державна підтримка автомобілебудівної галузі дає можливість створення конкурентоспроможного національного автопрому та дозволяє:

- збільшити обсяг виробництва автомобілів з 75,2 тис. одиниць в 2010 році до 1042 тис. одиниць в 2020 році;
- підвищити ступінь локалізації виробництва автомобілів в Україні з 24 % в 2011 році до 55 % в 2020 році;
- створити 166,5 тис. нових робочих місць, в тому числі 37,3 тис. на автозбиральних підприємствах, 112,6 тис. – у виробництві автокомплектуючих та 16,6 тис. – у виробництві сировини та матеріалів.

### Література

1. Кишун В.А. Виробництво легкових автомобілів: світові та вітчизняні тенденції / В.А. Кишун // Луцький національний

- технічний університет: зб. наук. праць. Електронне наукове видання. – 2003. – № 13. – С. 137–145.
2. Олейников А.А. Потенциал международной кооперации Украины в сфере автомобилестроения. Инвестиционно-консалтинговый портал «InVenture». Режим доступа к сайту: <http://inventure.com.ua>
  3. Рябчин О.М. Аналіз пріоритетних напрямів економічного розвитку українсько-японських відносин / О.М. Рябчин, К.О. Бієнко, К.І. Лісковець // Науковий вісник НГУ. Економіка. – 2010. – № 3. – С. 80–84.
  4. Омельченко А.В. Визначення основних напрямків розвитку автомобільного транспорту на довгострокову перспективу / А.В. Омельченко // Вісник Національного транспортного університету. – 2008. – № 17, Ч. 1. – С. 71–73.
  5. Малых С.В. Изменения в выпуске важнейшей продукции машиностроения и перспективы ее спроса / С.В. Малых // Труды Одесского политехнического университета. – 2004. – № 1 (21). – С. 13–15.
  6. Холодный Ю.Ф. Оптимизация производства автомобилестроительных предприятий с применением современных технологий / Ю.Ф. Холодный, А.И. Богдан, В.Ю. Холодный // Вісник КДПУ імені Михайла Остроградського. Транспорт. Дорожні та будівельні машини. – 2008. – № 6 (53), Ч. 1. – С. 98–101.
  7. Стернюк О.Б. Особливості асортиментної політики автомобілебудівного підприємства в умовах кризи / О.Б. Стернюк // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління. – 2009. – № 640. – С. 400–406.
  8. Пирожкова Ю.В. Особливості правового регулювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в Україні: сучасний правовий аналіз / Ю.В. Пирожкова // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. – 2009. – № 1. – С. 106–110.
  9. Чобиток В.И. Оценка уровня конкурентоспособности отечественных машиностроительных предприятий / В.И. Чобиток // Вестник национального технического университета «ХПИ»: сб. науч. трудов. Тематический выпуск «Технический прогресс и эффективность производства». – 2010. – № 64. – С. 10–16.
  10. Гаценко С.В. Шляхи підвищення ефективності промислового виробництва в умовах світової фінансової кризи / С.В. Гаценко // Труды Одесского политехнического университета. Научный и производственно-практический сборник по техническим и естественным наукам. – 2009. – № 2. – С. 268–272.
  11. Пасов Г.В. Історія становлення запорізького автомобільного заводу та його перспективи / Г.В. Пасов, В.М. Чуприна, М.В. Міщенко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету «Технічні науки». – 2010. – № 42. – С. 238–242.
- Рецензент: В.І. Клименко, професор, к.т.н., ХНАДУ.
- Стаття надійшла до редакції 15 березня 2012 р.
-